

# DEUTSCHE BAUZEITUNG

## Wochenblatt

Zusendungen  
bittet man zu richten an die  
**Expedition**  
Buchhandlung von C. Beelitz,  
Berlin, Oranien-Str. 75.

Bestellungen  
übernehmen alle Postanstalten  
und Buchhandlungen,  
für Berlin die Expedition  
Oranien-Str. 75.

Insertionen  
2 1/2 Sgr. die gespaltene Petitzeile.

herausgegeben von Mitgliedern

Preis  
25 Sgr. pro Vierteljahr.

## des Architekten-Vereins zu Berlin.

Redakteur: K. E. O. Fritsch.

Berlin, den 3. Januar 1868.

Erscheint jeden Freitag.

**Inhalt:** Zum neuen Jahrgange. — Die neuen Häuser an der Schleuse zu Berlin. — Der Mahovos. — Feuilleton: Architektonische Skizzen. Von Philalethes Bleifeder. I. — Mittheilungen aus Vereinen: Architekten-Verein zu Berlin. — Vermischtes:

Die Strassen von Paris. Finanzielle Ergebnisse der Pariser Ausstellung. — Aus der Fachliteratur: César Daly, Revue générale de l'Architecture. — Konkurrenzen: Monats-Aufgaben im Architekten-Verein zu Berlin. — Personal-Nachrichten etc.

### Zum neuen Jahrgange.

Als wir vor Jahresfrist unser Unternehmen begannen, geschah dies nicht unter günstigen Verhältnissen. Vielfach angezweifelt, ohne genügende Verbindungen, ohne Erfahrungen, mussten wir wohl mit einer gewissen Zaghaftigkeit unserer Aufgabe entgegen gehen. Gereifter und sicherer können wir jetzt vor unsere Fachgenossen treten, da die Erfahrungen eines Jahres uns zur Seite stehen, da ein Erfolg, der unsere Erwartungen übertroffen hat, uns den Beweis lieferte, dass unser Blatt in der That einem vorhandenen Bedürfnisse entsprach.

Noch sind wir freilich allzusehr auf unsere eigene Kraft angewiesen; sind auch viele Versprechungen, die uns gemacht wurden, bisher unerfüllt geblieben, so haben wir andererseits doch wieder einen ganzen Kreis treuer Mitarbeiter gewonnen, deren Unterstützung uns die wichtigsten Dienste geleistet hat. Ihnen herzlich zu danken, sei die erste Pflicht, der wir genügen wollen.

Nicht minder danken wir unsern bisherigen Lesern für die freundliche Nachsicht, die sie uns bewiesen haben. Und bleiben unsere Leistungen auch noch immer weit hinter dem Ziele zurück, das wir erstreben und einst zu erreichen hoffen, so glauben wir doch, dass dieses Streben und der Geist, in dem wir das Wenige boten, was wir bieten konnten, in den Herzen unserer Fachgenossen Wiederhall gefunden hat.

Dass dieses Streben, dass dieser Geist uns auch ferner leiten wird, wir wollen es am Beginn dieses neuen Jahrganges versprechen! —

Ein Band herzustellen zwischen allen deutschen Bautechnikern, ihre Zusammengehörigkeit mit allen Mitteln zu fördern, es war und es ist unser erstes und vornehmstes Ziel. Schon haben wir viel in dieser Hinsicht erreicht, schon zählen wir Leser in allen Theilen des deutschen Vaterlandes, wie unter den Deutschen im-Auslande, schon bildet unser Blatt ein Bindeglied zwischen fast allen deutschen bautechnischen Vereinen; die uns Mittheilungen über ihre Verhandlungen zugehen lassen. Wenn freilich in dem Inhalte unseres Blattes die Verhältnisse unserer engeren Heimath noch allzusehr in den Vordergrund treten, so ist dies ohne unsere Absicht und sicherlich ohne Vorurtheil und ohne Selbstgefälligkeit geschehen. — Wir haben uns unter solchen Umständen für berechtigt gehalten, diese unsere Tendenz auch in dem Namen unseres Wochenblattes, das wir nunmehr: „Deutsche Bauzeitung“ nennen, zum Ausdruck zu bringen; wir wollen damit gleichzeitig aussprechen, dass jedes Streben dem vaterländischen sich unterordnen müsse, wir wollen bekennen, dass wir das ganze, grosse Deutschland unser Vaterland nennen! Möge uns die Kraft nicht fehlen, diesem Ziele zu Nutz und Frommen unseres Faches würdig nachzueifern.

### Die Herausgeber.

#### Die neuen Häuser an der Schleuse zu Berlin.

Unter den vielen Veränderungen, welche die architektonische Physiognomie Berlins in jüngster Zeit erfahren hat, ist keine wichtiger und fällt mehr in's Auge, als die, welche im Herzen der Stadt, zu beiden schmalen Seiten des Schlossplatzes bewirkt ist. Während nach Osten, in der Königsstrasse, das neue Rathaus emporgestiegen ist, dessen Thurm der ganzen Stadtgegend einen anderen Charakter aufgeprägt hat, ist im Westen die alte Stechbahn verschwunden und der Blick gegen die Bauakademie, den Werderschen Markt und die Französische Strasse freigelegt. Eine breite Strasse führt an Stelle der alten, lebensgefährlichen Passage bis zu der gleichfalls auf die anscheinlichste Breite gesteigerten Schleusenbrücke.

Hier erhebt sich, den Werderschen Mühlen resp. der südwestlichen Ecke des Königlichen Schlosses gegenüber, zwischen Schlossplatz und Schleuse ein stattlicher Neubau, in den beiden untern Geschossen Läden mit mächtigen Spiegelscheiben, darüber Wohnräume in noch 2 Stockwerken enthaltend. Von rothen Backsteinen und röthlichem Nebraer Sandstein (resp. imitirtem Sandsteinputz) erbaut, bewegt und kräftig im Relief, mit seinen vielen grossen Oeffnungen, im reichen Schmucke der bronzirten

Eisengallerien und der (überall in die Architektur hineingezogenen) Firmenschilder, obwohl des figürlichen Schmuckes, auf den er wesentlich berechnet ist, noch völlig entbehrend, fällt er ebensowohl durch seine Lage, wie durch seine bedeutenden Abmessungen und seine ungewöhnliche Form und Farbe auf. Der Volksmund, nicht lange um einen Namen verlegen, hat ihn mit glücklichem Griffe das „rothe Schloss“ getauft.

Es hat dieser Bau, dessen gegenwärtig fertig gestellter Theil nur ein geringer Theil der ganzen projektirten Anlage ist, seine eigene, nicht uninteressante Entstehungsgeschichte.

Das rothe Schloss ist nämlich nicht das Werk eines einzelnen Unternehmers, es ist hier vielmehr mit Glück ein unter den früheren Königen so häufig gemachter Versuch wiederholt worden, mehrere Besitzer aneinanderstossender Grundstücke zu veranlassen, ihre Häuser nach einem gemeinschaftlichen Plane zu errichten. Auch die frühere Stechbahn, an deren Stelle der neue Häuserkomplex getreten ist, war nach dieser Idee entstanden.

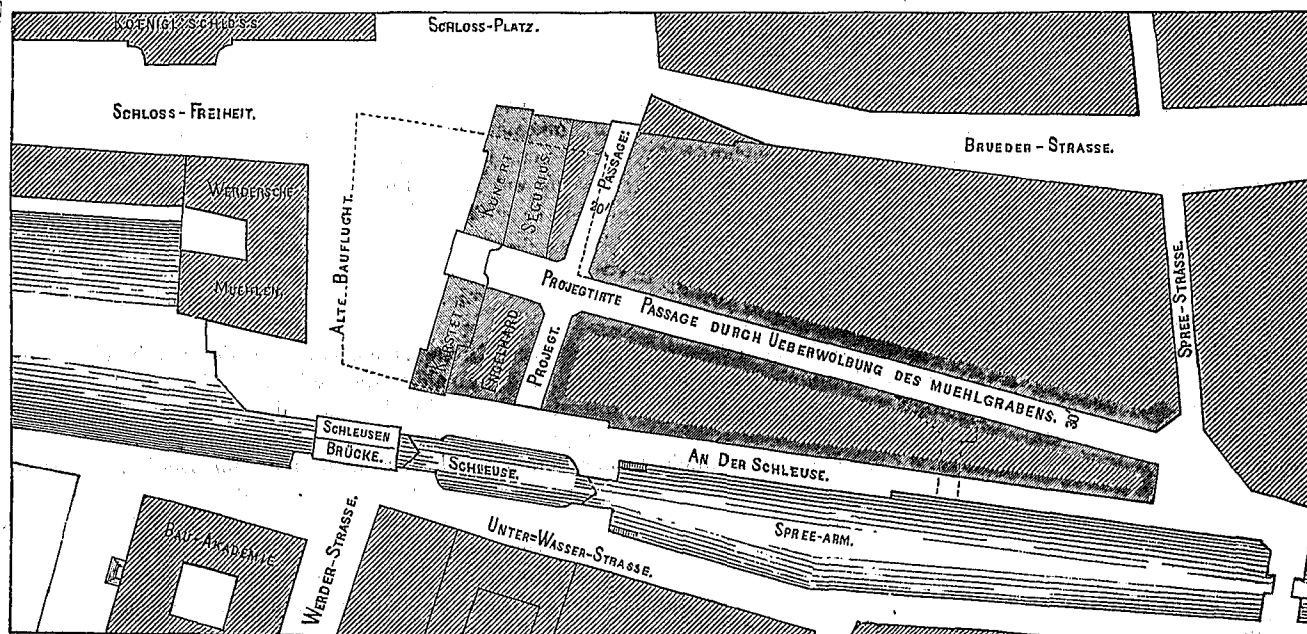
Die Durchführung der Französischen Strasse bis zum Schlossplatze machte es nothwendig, jenen alten Stechbahn-

bau bis fast zur Hälfte niederzureissen, und Jedermann musste einsehen, dass damit seine Tage gezählt waren. Der Bau, auf morastigem Untergrunde, mit sehr mangelhaften Fundamenten aufgeführt, hatte sich nach der Wasserseite zu so stark gesenkt, dass die Höhendifferenz zwischen Vorder- und Hinterfront stellenweise 13" betrug; sobald ein Theil desselben zum Abbruche kam, war es schwer, den Rest zu erhalten. Neben dieser Bauauffälligkeit kam nicht minder in Betracht, dass die ganze Anordnung und Einrichtung dieser Häuser durchaus nicht mehr den Anforderungen der Jetztzeit entsprach, vielmehr ein wahres Muster von Winkelei bot.

Mit Rücksicht auf diese Sachlage wurde zu zwei verschiedenen Malen von Baugesellschaften, die zu diesem Zweck zusammentraten, versucht, die kleinen Restparzellen, die jener Strassendurchbruch übrig gelassen hatte, sowie den unberührt gebliebenen Theil der alten Stechbahn und einige daran stossende Baulichkeiten anzukaufen, um an dieser so ausgezeichneten Stelle einen grossartigen Bazar mit

ten die Baumeister Ende & Boeckmann, welchen inzwischen bereits von der Besitzerin des Eckgrundstückes an der Schleuse, Wittve Karstedt, der Neubau ihres Hauses übertragen worden war, den Auftrag, einen Gesamtplan zur Bebauung des ganzen Viertels zu entwerfen. Um die Besitzer zu vermögen, sich einer so kostbaren Façadenausbildung anzuschliessen, musste denselben natürlich anderweitig Entschädigung geboten werden; durch Allerhöchste Kabinetsordre und Verfügung der betreffenden Ministerien wurde deshalb den Besitzern die Erlaubniss ertheilt, die Wasserfläche des Mühlengrabens zu überbauen, und ihnen ausserdem ein Terrain am Schlossplatze überlassen, welches derzeit von den betreffenden Besitzern unterkellert und mit hässlichen, auf den Schlossplatz hinausgehenden Kellereingängen versehen war.

Vier zunächst interessirte Besitzer, Frau Wwe. Karstedt, Kafetier Kuhnert, beide mit ihren Grundstücken nach den Werderschen Mühlen belegen, der Banquier Engelhardt an der Schleuse und der Banquier Securius



darüber liegendem Hôtel zu bauen. Das Unternehmen scheiterte an den exorbitanten Summen, die der Grundwerb erfordert hätte.

Kam ein gemeinschaftliches Arrangement oder ein grösseres einheitliches Unternehmen nicht schon vor dem Abbruch der Stechbahn zu Stande, so war für die neue Gestaltung des Stadtviertels das Ungünstigste zu befürchten. Es war mit Sicherheit vorauszu sehen, dass die Inhaber der kleinen Restparzellen diese nicht lange würden unbebaut liegen lassen, sondern, ein Jeder auf seine Faust, himmelhohe Miethshäuser (die baupolizeilichen Vorschriften schränken die Höhe an dieser Stelle gar nicht ein) errichtet hätten. Zwischen den Häusern wäre der dem Fiskus gehörige sogenannte Mühlengraben liegen geblieben, den man dann wahrscheinlich ähnlich wie in der Mohrenstrasse und an der Spittelbrücke hätte verdecken müssen. Auch lag es nahe, dass dann früher oder später die nur 30' in der Front breiten Grundstücke an der Stechbahn ebenfalls neu bebaut worden wären und somit ein Konglomerat von schmalen Miethshäusern sich gebildet hätte, das in dieser bevorzugten Lage die Stadt auf das Unwürdigste entstellt haben würde.

Die Lösung der Schwierigkeit wurde durch die Bemühungen des Vorsitzenden des Verschönerungsvereins herbeigeführt. An allerhöchster Stelle, wo man auf die Uebelstände einer Verunzierung der unmittelbarsten Umgebung des Königlichen Schlosses gleichfalls aufmerksam geworden war, fand sein Vermittelungsvorschlag, die Besitzer zu einem Neubau nach gemeinschaftlichem Plane zu bewegen, die bereitwilligste Unterstützung, und so erhielt

(mit zwei Grundstücken) am Schlossplatz schlossen sich sogleich dieser Idee an und haben die beiden Ersteren und der Letzttere bereits nach diesem gemeinschaftlichen Plane gebaut; demnächst steht wohl zu erwarten, dass auch die übrigen Besitzer die ihnen gebotenen Vortheile nicht verschmähen, sondern sich dem allgemeinen Plane anschliessen werden.

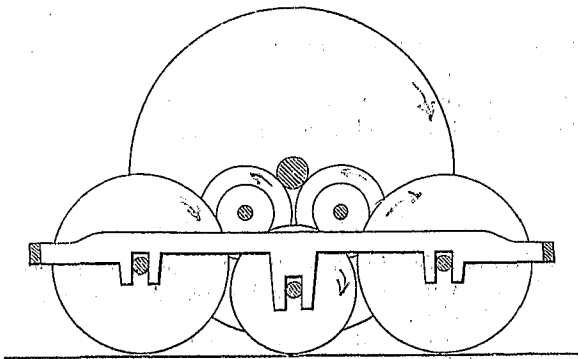
Zum Verständniss der Gesamtanlage, deren Grundrissdisposition aus der beigelegten Skizze ersichtlich ist\*), und namentlich zum Verständniss der seither ausgeführten Theile gehört vor Allem die Angabe, dass es in der Absicht der Architekten liegt, eine glasbedeckte Passage über der ganzen Länge des Mühlengrabens bis zur Jungfernbrücke, mit einer Querpassage vom Schlossplatz bis an die Schleuse hin, zur Ausführung zu bringen. Die erstere dürfte als ein beliebter Abkürzungsweg dereinst hohe Bedeutung erlangen. Es mag wohl noch eine Reihe von Jahren erfordern, ehe jene Passagen hergestellt sein werden; ihre dereinstige Vollendung dürfte aber in nicht allzu ferner Zeit zu suchen sein, da der grösste Theil der Häuser, die an diesem Theile des Mühlengrabens liegen, kaum mehr als Baracken sind, die alle höchst mangelhaft auf nunmehr bereits halb verfaulten Holzrosten fundirt, theilweise mit Einsturz drohen. Zudem wird die ausgezeichnet günstige Lage die Meisten zum Neubau, unter Benutzung der neuen Passage als Baufluchtlinie, veranlassen, da die verhältnissmässig tiefen Grundstücke eine bessere Ausnutzung zulassen.

\*) Eine perspektivische Ansicht der Façaden der bereits ausgeführten Gebäude wird in nächster Nummer folgen.

## Der Mahovos\*).

Ein neues Hilfsmittel für den Eisenbahnbetrieb ist der von einem Russen, Herrn Schouberszky, erfundene und Mahovos benannte Apparat, welcher durch ein Modell auf der Pariser Ausstellung dargestellt war.

Sein Prinzip ist die Anwendung des Schwungrades auf Eisenbahnen, und dies ist in folgender Weise ausgeführt. Der Apparat besteht, wie der durch die Figur angedeutete Längenschnitt zeigt, aus einem sechsrädrigen Wagen, dessen mittelstes Räderpaar kleiner als die übrigen ist. Auf diesen Rädern liegen Friktionsrollen, deren je 2 auf einer gemeinschaftlichen Axe befestigt sind,



und welche ihrerseits der Axe der beiden grossen Schwungräder zum Auflager dienen. Durch die Reibung stehen also Schwung- und Laufräder in Verbindung und sind in ihrer Bewegung von einander abhängig gemacht. Die Wirkung des Mahovos ist nun die, dass er, in den Zug (unmittelbar hinter dem Tender) eingefügt, beim Bergabfahren durch die Schwerkraft des Zuges, oder auf horizontaler Bahn durch die Arbeit der Lokomotive in Bewegung gesetzt, viel lebendige Kraft in seine Schwungräder aufnimmt, und indem er dieselbe beim Bergaufahren abgibt, den Zug die Rampen hinaufziehen hilft. Um diese Hilfe wirksam zu machen, ist den aus Gussstahl gebildeten Schwungrädern das bedeutende Gewicht von 26 Tonnen gegeben worden, und nehmen sie bei einer Geschwindigkeit des Zuges von 30 Kilometer per Stunde (der grössten Geschwindigkeit der Güterzüge) eine Umfangsgeschwindigkeit von 142 Meter an. Ihre lebendige Kraft beträgt dann 22 Millionen Kilogr.-Meter.

\*) Der Gegenstand ist zwar schon zur Zeit des Wiener Architekturtagess aus einer Brochüre des Erfinders bekannt geworden; wir glauben aber des Aufsehens wegen, das der Mahovos auf der Pariser Ausstellung erregt hat, diese Mittheilung unseres dortigen Korrespondenten unsern Lesern nicht vorenthalten zu dürfen.

Der Nutzen dieser angesammelten lebendigen Kraft berechnet sich nach Herrn Schouberszky beispielsweise folgender Maassen. Eine Lokomotive von 40 Tonnen, deren Zugkraft  $= \frac{1}{6}$  ihres Gewichts angenommen wird, befördert auf Bahnen mit 0,01 Maximalsteigung Güterzüge von 380 Tonnen, d. i. etwa 20% weniger, als sie nach der theoretischen Rechnung zu befördern im Stande wäre. Man hält also 20% der Kraft in Reserve, um zufällige Widerstände, als Schnee, versandete Schienen, Wind u. s. w. zu überwinden. Dies übernimmt nun der Mahovos vermöge der Trägheit seiner Schwungräder. Ausserdem hilft er auch auf den Rampen ziehen, und zwar, da er eben so schwer ist als die Lokomotive, mit derselben Zugkraft wie diese. Wenn man auch die Trägheit des Zuges selbst berücksichtigt, so ergibt sich, dass die Lokomotive dieselben Züge, die sie allein nur auf einer Steigung von 0,01 ziehen kann, mit Hülfe des Mahovos auf einer solchen von 0,0255 zu befördern im Stande ist. Da der Mahovos dadurch wirkt, dass er die lebendige Kraft seiner Schwungräder abgibt, d. h. dass seine Geschwindigkeit geringer wird, so ist seine Wirkung beschränkt; wenn die Steigung von 0,0255 zu lange anhielte, würde die Geschwindigkeit des Zuges allmählig  $= 0$  werden. Unter der Voraussetzung, dass die zulässige Minimalgeschwindigkeit eines Zuges  $= 9 \frac{1}{2}$  Kilometer per Stunde anzunehmen sei, findet Herr Schouberszky die Länge einer Steigung von 0,02, welche erstiegen werden kann,  $=$  ca. 6 Kilometer, was einer Höhe von 120 Metern entspricht.

Ein grosser Kraftaufwand ist erforderlich, um die in Ruhe befindlichen Schwungräder in Bewegung zu setzen. Nimmt man aber an, dass die Bahn zu Anfang horizontal ist, so wirkt hier die Lokomotive, welche den Zug auf Steigungen von 0,012 hinaufzubringen im Stande sein soll, nur mit  $\frac{1}{4}$  ihrer Zugkraft. Sie kann also  $\frac{3}{4}$  derselben zur Bewegung der Schwungräder verwenden und wird nach 4400 Metern dem Zuge die Geschwindigkeit von 30 Kilometern per Stunde ertheilt haben. Dies ist zwar eine ziemlich lange Strecke für das Anfahren, doch ist dieselbe nur bei der Anfangsstation erforderlich. Auf den Zwischenstationen werden die Schwungräder nicht angehalten, sondern vermöge einer Vorrichtung am Apparat in die Höhe gehoben, so dass sie sich weiter drehen, ohne die Tribräder zu berühren. Bei einem Aufenthalt von 10 Minuten würden sie nur 800000 Kilogr.-Meter, also noch nicht  $\frac{1}{27}$  ihrer ganzen lebendigen Kraft einbüssen. Beim Bergabfahren wirkt der Mahovos als Bremse, indem er wegen seines grossen Beharrungsvermögens durch die Schwerkraft des Zuges nur langsam beschleunigt wird. Auf horizontaler Bahn aber und auf Steigungen unter 0,012

## FEUILLETON.

### Architektonische Skizzen.

Von Philalethes Bleifeder.

1. Vorwort an die Herausgeber und an die Leser der deutschen Bauzeitung.

Feuilletonist der deutschen Bauzeitung soll ich werden?

— Eine schöne und lohnende, aber auch eine schwierige und gefährliche Aufgabe, die Sie mir da gestellt haben, meine Herren Herausgeber!

Der Gedanke ist gar so übel nicht, dass Sie das starre Gerüst der ersten und gemessenen Aufsätze Ihres Blattes mit der Fülle üppigen Lebens, mit Ranken und Kränzen umwinden wollen, an deren buntem Schmucke ein architektonisches Herz sich ergötzen kann, wenn Kunst und Wissenschaft allein es einmal gar zu trocken anmuthen. — Kunst und Wissenschaft werden darum nicht eben entwürdigt werden.

Auch braucht man deshalb nicht gerade nach Frankreich oder Italien zu gehen, um schwungvolle, farbenprächtige, begeisterte Reisebriefe zu schreiben; in unserer eigenen Welt, auf unserem heimischen Boden spriessen alltäglich der Blüten und Blätter genug, die ungekannt blühen und welken und vergessen werden und vergebens der Hand warten, die sie zum lustigen Kranze flechten könnte.

Was ist nicht dem Feuilletonisten erlaubt und was darf er nicht Alles in den Kreis seiner Betrachtungen ziehen? Jede Form ist ihm gestattet und jede Farbe — ihm dient die Begeisterung und der heilige Ernst, wie die heitere Laune und der lose Spott — nicht nur über das, was auf offenem Markte geschehen ist, darf er berichten, sondern auch in die Herzen der Menschen eindringen und hören und melden, was sie fühlen und denken. — In die Vergangenheit kann er tauchen und in die Zukunft empor steigen — Fabeln kann er dichten und Märchen erzählen — über Alles darf er plaudern und braucht doch nicht mehr zu sagen, als ihm gut dünkt — kein Gegenstand ist ihm zu gross, keiner zu klein — es giebt Nichts, das ihn interessirt und das er nicht festhalten dürfte, wenn es ihm just durch den Kopf schiesset und aus der Feder quillt!

Aber freilich um so lohnender die Aufgabe und um so unermesslicher der Stoff, desto schwieriger aber auch für unser eines ihn zu bewältigen. Solch „leichte Waare“, sie muss auch in Wirklichkeit duftig und leicht sein. Da sind weder allzuerbe Schatten gestattet, noch allzugrelle Lichter, da darf man an der Zeichnung nicht allzulange dreheln und diffeln. In einem Gusse muss sie entworfen und in Farbe gehaucht sein! — Und die Feder des Architekten, mit welcher er der Akten und der Erläuterungsberichte und der Anschläge so viele geschrieben, die

ist er ganz ausser Wirkung und nimmt, einmal in Gang gesetzt, nur wenig Zugkraft der Lokomotive in Anspruch, da seine Reibungswiderstände gering sind.

Man ist also durch Einführung des Mahovos im Stande, auf bestehenden Bahnen mit denselben Lokomotiven grössere Lasten zu bewegen als bisher, und auf neu anzulegenden Bahnen durch Einführung steilerer Gefälle die Linie zu verkürzen und die Kosten für den Unterbau zu verringern. Die Ersparniss wird nach der Beschaffenheit des Terrains natürlich verschieden sein (ein durchweg oder auf langen Strecken gleichmässig steigendes Terrain würde sich überhaupt für den Mahovos nicht eignen). Als Beispiel führt Herr Schouberszky aber an, dass bei einem von ihm bearbeiteten Bahnprojekte (Moskau-Orel) die Ersparniss durch Einführung des Mahovos und in Folge dessen durch Steigerung des Gefalles auf 0,0255 statt 0,01 =  $33\frac{1}{3}\%$  der Totalkosten pro Bahnkilom. betrug. Ausserdem wurde die Linie um 18 % kürzer.

Eine ganz besondere Anwendung soll der Mahovos auf Kohlenbahnen finden, und so stellte ihn das Modell auf der Ausstellung dar. Es handelt sich um solche Bahnen, welche mit oft bedeutendem Gefälle von der Grube abwärts zur nächsten Hauptbahn oder zu einem Flusse führen, und auf welchen die beladenen Kohlenzüge stets abwärts, und nur leere Wagen aufwärts gehen. Hier soll der Mahovos an den voll hinabgehenden Zug angehängt werden, und indem er zugleich als Bremse dient, durch die Schwerkraft desselben in Bewegung gesetzt werden. Unten angekommen, werden die Schwungräder aufgehoben, der volle Zug losgehängt, der Mahovos auf einer Drehscheibe umgedreht und der leere Zug angehängt. Wenn dann die Schwungräder wieder herabgelassen werden, genügt ihre lebendige Kraft, um den Zug die ganze Strecke hinaufzuziehen. Dies wird schon bei einem durchschnittlichen Gefälle von 0,01 und einer Bahnlänge von 15 Kilometern der Fall sein, einer Annahme, welche sich z. B. bei der Kohlenbahn von Freiburg nach Waldenburg i./Schl. verwirklicht findet. Wenn hier Züge von 22 Wagen befördert werden, in denen die leeren Wagen je 3 Tonnen wiegen, bei einer Ladungsfähigkeit von 10 Tonnen, so wird die Endgeschwindigkeit der oben ankommenden Züge noch 6 Kilometer pro Stunde betragen.

Da das Ausheben der Schwungräder einige Zeit erfordert, was hinderlich sein könnte, wenn es darauf ankommt, den Zug schnell zum Stehen zu bringen, so ist auf eine Vorrichtung Bedacht genommen, mittelst welcher man es ausnahmsweise auch sehr schnell bewerkstelligen kann. Es sind nämlich auf die Schwungradwelle lose exzentrische Scheiben aufgezogen, deren Zentrum für gewöhnlich über dem jener Welle gehalten wird, und welche

er in allen den steifen Schnörkeln des Kurialstils hat schulen müssen, sie ist leider ein gar zu schwerfällig und unbehülflich Instrument für so subtile Arbeit! —

Endlich habe ich die Aufgabe auch noch gefährlich genannt. — Man kann doch unmöglich immer weder kalt noch warm sein — man wird loben und tadeln müssen, und wenn sich der Grundsatz auch höchst bequem aussprechen lässt: Prinzipien, aber keine Personen — so wird es in Wirklichkeit, wo eben Personen stets die Träger von Prinzipien sind, nicht leicht sein, diese Klippe zu umschiffen. — Und ausser den Schauspielern wüsste ich nicht bald ein also empfindliches Völkchen, als unsere lieben Fachgenossen, zumal wenn ihre Künstlereifersucht erregt wird. Wenige können es ertragen, wenn ihr Konkurrent gelobt wird, noch weniger, wenn sie selbst getadelt werden, denn die Kritik, zumal die öffentliche Kritik ist in unseren architektonischen Kreisen ein noch gar zu unbekanntes Heilkräut, dessen man anscheinend noch lange nicht gewohnt sein wird.

Was soll der arme Feuilletonist nun thun? — beispielsweise, wenn ihm der Erisapfel der Stilfrage in die Hand gedrückt wird? Rühmt er die reine Antike, so rufen christlich-germanische Männer: Sehet da den Afterpropheten, pfui über diesen Berliner! — Rühmt er hingegen die reine Gothik, so werden sicher einige Jünger des Mannes, der seit 2000 Jahren zum ersten Male eine Form

sich so mit einem geringen Spielraum vertikal über konzentrischen Scheiben befinden, die auf den Axen der Friktionsrollen sitzen. Werden die Exzenter nun ein wenig herumdreht, so berühren sie die konzentrischen Scheiben, werden von ihnen mitgenommen, und heben, indem sie eine halbe Umdrehung machen, die Schwungräder aus, welche sie auch in dieser Stellung erhalten, da sie gehindert sind, ihre Umdrehung zu vollenden. Sie wirken ausserdem mit der auf ihnen liegenden, bedeutenden Last der Schwungräder als Bremse, und da ihre Wirkung in unmessbar kurzer Zeit erfolgt, hat Herr Schouberszky diese Vorrichtung die „momentan wirkende Mahovos-Bremse“ genannt.

Einige besondere Systeme des Mahovos: den Mahovos mit 4 Triebaxen, den Mahovos-Tender und den Mahovos mit Dampfzylinder übergehen wir und wollen schliesslich nur erwähnen, dass man im Begriff steht, auf den Strecken der grossen russischen Eisenbahngesellschaft praktische Versuche mit dem beschriebenen Apparate anzustellen.

W. H.

### Mittheilungen aus Vereinen.

Architekten-Verein zu Berlin. Versammlung am 28. Dezember 1867. Vorsitzender Herr Adler. Anwesend 70 Mitglieder und 2 Gäste.

Zur Aufnahme in den Verein stellen sich die Herren Behrends und Cramer vor.

Aus Minden ist ein Schreiben von der Kommission zur Errichtung eines Denkmals für die in den Kriegen der Jahre 1864 und 66 gefallenen Offiziere und Mannschaften der Westfälischen Infanterie-Regimenter No. 15 und 55 eingegangen. Der Architekten-Verein wird in diesem Schreiben ersucht, die Prüfung zweier für jenes Denkmal angefertigten Skizzen übernehmen zu wollen. Die Angelegenheit erledigt sich für den heutigen Abend einfach durch den Umstand, dass dem Schreiben anstatt wie angegeben zwei, in Wirklichkeit nur eine Skizze beigelegt hat, weswegen zunächst noch vorherige Anfrage bei den Eingebornen erfolgen muss.

Die Fabrik von Wirt und Wagener in Stuttgart hat Preisliste und Proben ihrer Parquettafeln ausgelegt. Seitens eines Mitgliedes wird darauf aufmerksam gemacht, dass auf dem hiesigen Bahnhofe der Ostbahn 12000<sup>q</sup> Fussboden von dieser Fabrik ausgeführt seien.

Herr Jacobsthal referirt demnächst in einem längeren Vortrage über das Werk „Physiologie der Farben von Dr. E. Brücke.“ Indem er namentlich das erste Kapitel dieses Buches, nämlich die Theorie der Farbenlehre bespricht, erläutert er seinen Vortrag mehrfach unter Benutzung des Farbenkreisels und des Stereoskop's durch vorgeführte Beispiele. Wir werden Gelegenheit haben, später noch spezieller auf diesen Gegenstand zurückzukommen.

Darauf setzt Herr Knoblauch seine Reisemittheilungen

begriffen, Steine wider ihn erheben und die hauptumlockten Herolde der Renaissance werden ihn als Kryptojesuiten betrachten. — Rühmt er die Renaissance, so hat er es mit Gothikern und Hellenisten verdorben und glaubt er schliesslich gar an die Möglichkeit eines neuen Stils, so verlacht ihn der ganze Chorus als einen Narren, der sich ein buntes Gewand aus den Fetzen aller Jahrhunderte zusammenflicken will. Allen es recht zu machen, es wäre ein Werk, des Schweisses der Edlen werth, aber der Eiertanz zwischen Schwertern und die haarsträubendsten indischen Gauklerkünste möchten ein Kinderspiel dagegen sein! —

Doch trotz alledem, trotz meiner unzureichenden Kraft, trotz aller Schwierigkeiten und Gefahren — es ist ein stolzes, herzerhebendes Gefühl, frei von der Seele herunter zu Tausenden seiner Fachgenossen sprechen zu dürfen. So sei es drum; — ich will das Werk versuchen! Vielleicht wachsen auch mir die Schwingen im Fluge, dass ich nicht gar zu weit von meiner Aufgabe entfernt bleibe. —

Und was die Gefahren anbetrifft, nun denn — ich will die Feder gleich einem Schwerte in die Hand nehmen und weder links sehen noch rechts, sondern immerdar vorwärts und geradeaus nach dem Ziele streben, das der Gott in meinem Herzen, das meine Ueberzeugung mich als wahr und schön, als gut und recht erkennen lehrte.

über Amerika weiter fort und bespricht für diesmal namentlich einen Ausflug von New-York nach den Niagara-Fällen, Bemerkungen über amerikanische Wasser- und Eisenbahnbeförderung daran anschliessend.

Bei Eröffnung des Fragekastens findet sich die Anfrage: Welche Anforderungen werden an Bauführer gestellt, die das Privatbaumeister-Examen abzulegen wünschen. Eine genügende Auskunft weiss Niemand zu geben; es wird deshalb der Rath ertheilt, falls ein konkreter Fall vorläge, sich direkt an die Technische Bau-Deputation zu wenden. — Eine kleine Diskussion wird noch durch die Frage hervorgerufen: „Wo kauft man Ornamente von gepresstem Zink?“ Herr Schwatlo erörtert, dass man von dem gepressten Zink mehr und mehr abgehe, da dasselbe nicht dehnbar genug sei, um ein kräftiges Relief zu gestatten; Zinkguss zu Ornamenten sei vorzuziehen und käme neuerdings überwiegend zur Verwendung. Herr Adler ertheilt dagegen dem getriebenen Zink, besonders wegen seiner Leichtigkeit den Vorzug und fügt hinzu, dass er noch in jüngster Zeit, namentlich in der Fabrik von Peters, zahlreiche Ausführungen darin gesehen habe; die noch immer häufige Anwendung des gepressten Zinks wird auch noch von anderen Seiten bestätigt. Schluss der Sitzung 9 Uhr. Gr.

### Vermischtes.

#### Die Strassen von Paris.

Die Stadt Paris hat augenblicklich beinahe 9,000,000  $\square^m$ . öffentlicher Strassen zu unterhalten. Im Jahre 1867 sind 595,458  $\square^m$ . ausgeführt worden, welche mit den am 1. Januar 1867 bereits ausgeführten Strassen und Trottoirs zusammen 8,947,679  $\square^m$ , also rund 3500 Morgen ausmachen. Dies würde einer Strasse von 60' Breite entsprechen, welche 63 Meilen lang wäre.

Auf die verschiedenen Konstruktionen vertheilt sich die Zahl wie folgt:

Gepflasterte Strassen	4,883,643 $\square^m$ .
Chaussirte	2,146,005 „
Asphaltirte	165,654 „
zusammen	7,195,302 $\square^m$ .
Granit-Trottoirs	545,939 $\square^m$ .
Gepflasterte „	14,024 „
Asphaltirte „	1,192,414 „
zusammen	1,752,377 $\square^m$ .
Totalsumme	8,947,679 „

In dem alten Paris befinden sich keine gepflasterten Trottoirs, dieselben existiren nur in den älteren Theilen der ehemaligen Vorstädte.

Die Anwendung des Asphaltes für Fahrstrassen nimmt im Allgemeinen sehr zu. Im Jahre 1854 wurde in der Rue Bergère der erste Versuch gemacht, aus warmem Asphalt in Pulverform eine feste Decke zu komprimiren. Dieses Verfahren wird jetzt bei allen asphaltirten Fahrstrassen ange-

wendet, während Trottoirs aus flüssigem, mit Kies gemischtem Asphalt hergestellt werden.

Der Asphalt, welcher bis 10 % Erdharz enthält, findet sich in regelmässigen Lagern im Val-de-Travers (Kanton Neuchâtel), in Seyssel (Dép. d'Ain) und an mehreren Punkten des Jura. Bei einer Erwärmung von ungefähr 100 Grad erweichen die harzigen Theile, die Körnchen trennen sich und der Asphalt zerfällt in Pulverform. Wird derselbe in noch warmem Zustande leicht komprimirt, so backen die Moleküle wieder zusammen und nehmen die frühere Festigkeit wieder an.

Der natürliche Asphalt wird, wenn er aus den Minen kommt, mechanisch zu Pulverform zerkleinert und im Ofen auf 140 Grad erwärmt. In eisernen, hermetisch verschlossenen Wagen wird derselbe nach der Baustelle gefahren, auf der trockenen Betonunterlage ausgebreitet, durchgeharkt, mit eisernen heissen Handrammen leicht angestampft und endlich noch mit einer heissen Walze komprimirt. Höchstens zwei Stunden nachher können die fertigen Theile der Passage übergeben werden.

Die Erfahrung hat festgestellt, dass die Asphaltfläche durchaus nicht gefährlicher für die Pferde ist, als die macadamisirten oder gepflasterten Strassen.

Paris, den 12. Dezember 1867.

Kyllmann.

Die Pariser Ausstellung hat nach französischen Zeitungsberichten einen Ueberschuss von 3 Mill. Frs. ergeben, in den sich der Staat, die Stadt Paris und die Gesellschaft der Unternehmer gleichmässig theilen. Das gezeichnete Kapital betrug 12 Mill. Frs., es stellt sich mithin die Dividende auf 8% %.

### Aus der Fachliteratur.

César Daly, Revue générale de l'Architecture et des Travaux publics. Jahrgang 1867. Heft 1—8.

Wie wir bereits in einem früheren Referate über vorliegende Zeitschrift ausgeführt, lässt die Art des Erscheinens derselben es nicht zu, über die einzelnen Hefte zu berichten, da Text und Figuren in einem Heft selten zusammen gehören. Erst jetzt sind wir in der Lage, den grössten Theil des Jahrganges 1867 zu übersehen und zu würdigen.

Wir dürfen hierbei die Bemerkung nicht unterdrücken, dass die fast die ganze Welt in Bewegung setzende Weltausstellung des Jahres noch nicht den wohl angekündigten Wiederhall in den Blättern gefunden hat, wenn wir eine kleine Studie über Arbeiterwohnungen im letzten Hefte, die sonst allbekannten Preisvertheilungen und einige allgemeine Nachrichten abrechnen. Es mag seine Schwierigkeiten haben, die bekannte Gründlichkeit des Blattes mit der den Zeitverhältnissen Rechnung tragenden Schnelligkeit zu vereinigen, jedoch unmöglich scheint es uns nicht. — Vielleicht ist es nicht blos ein Zufall, dass der erste hervorragende Aufsatz des Jahrganges, von Villenoisy, eine Monographie der Karsenen bietet.

Der Aufsatz ist ein Auszug aus einer grösseren Druckschrift

Und wenn Sie mit fester Hand die Fahne der Freiheit und des Fortschritts entfaltet haben, und wuchtig vorgehen gegen Alles das, was dem Geiste der Zeit sich entgegenstemmen möchte, so will auch ich für mein Theil auf meinem Gebiete und mit meinen Waffen Ihr Ritter zu sein versuchen.

Auf leichten Sohlen will ich den Gegner umschwärmen. Und wo das Vorurtheil sich brüstet, das einzig und allein alle Weisheit und Erkenntniss zu besitzen glaubt: ich will ihm den Helm klopfen, dass es schauerlich hohl darunter erklingen soll. Und wo der leere Schein unter gleissender Larve sich bläht: ich will ihm die Maske lüften, dass alle Welt den faulen Kern soll erkennen können. Und wo das Monopol mitten im Wege liegt und keinen vorbeilässt, der ihm nicht sein Opfer gespendet hat, ich will ihm das dicke Wams mit Pfeilen spicken, dass es ihm schliesslich doch zu bunt werden soll. —

Lachst Du, lieber Leser? — Ich weiss es gar wohl, was Dir unwillkürlich in den Sinn gekommen ist. Nicht wahr, mit meinem ganzen Vorhaben erinnere ich Dich gar zu lebhaft an den Ritter von der traurigen Gestalt, der auf seinem Rozinante und mit dem Spiess in der Hand, ein einzelner Mann, auszog, um die Welt zu befreien und Riesen zu fällen, und Königreiche zu erobern sich getraute? —

Du kränkst mich nicht; denn ich habe kaum jemals anders von ihm gedacht als mit Heinrich Heine. Was

konnte der arme Ritter dafür, dass ein Wahn ihn umfing und ein böses Schicksal ihn verfolgte! Aber ist seine Absicht nicht lauter und rein, sein Muth nicht ohne Gleichen, seine Ehre nicht fleckenlos gewesen?

So ganz allein möchte ich schwerlich stehen in dem Kampfe, zu dem ich mich rüsten will, und nach so hohen Zielen, die nur im Märchenlande der Phantasie erreichbar sind, hat mein Sinn noch niemals getrachtet. Und sei es selbst, dass auch mich zuweilen ein Wahn bestrickte — selbst die Dichter sind ja vom Wahne begeistert — sei es, dass auch ich eine alte harmlose Mühle, die sich mechanisch dreht wie Gott seinen Wind schickt, für einen Riesen ansehe — sei es immerhin, dass ich mich irre und meinen Irrthum büssen muss: was ist's, was thut's? Solch kleines Unglück soll mich nimmermehr verdrängen.

Und glaube nicht etwa gar, weil ich die Waffen geschüttelt, dass ich nur streiten und kämpfen wollte. Jeder Kampf wirbelt Staub auf, und wenn ich sagte, dass ich den Staub nicht scheue, so kann ich darum doch lange nicht sagen, dass ich ihn liebe.

Wollte ich nicht Kränze flechten und Blumensträusse binden? Kann ich nicht auch Lieder singen und Tischgespräche führen? — Komm näher, lieber Leser, und fürchte Dich nicht. Ich denke, wir sollen Freunde werden.



des General Tripiet, worin dieser seine Studien über die in Frankreich bestehenden Kasernen entwickelt und die Rückkehr zu dem oft verlassenen und wieder aufgenommenen Kasernen-Typus Vau- ban, mit einigen der Neuzeit angemessenen Verbesserungen ver- langt. Ohne näher auf die historischen Entwicklungen ein- zugehen, bemerken wir nur, dass die Grundzüge, nach denen Vau- ban die Kasernen konstruirte, bestehen 1) in der Anlage vieler kleiner Treppen, 2) in dem Fortlassen eines Mit- telkorridors nach der Länge der Kaserne, so dass Vorder- und Hinter-Räume durch eine Wand getrennt sind. Für die Kavallerie-Kasernen schlägt Tripiet eine eigenthümliche, äusserlich basilikenartige Form vor, die daraus entsteht, dass die Mauern der schmalen oberen Stockwerke im Erdgeschoss auf Bogenstellungen stehen, während dieses zu beiden Seiten durch Anbauten noch so weit verbreitert ist, dass es 4 Reihen Pferdestände enthält. Wir verweisen die Fachmänner auf die durch genaue Maasse, Zahlen und eine Anzahl Zeichnungen er- läuterte, den Stoff erschöpfende Arbeit und wünschen uns für manche andere Bauanlagen derartige Vorarbeiten.

Wir finden sodann in 7 Blatt Zeichnungen die Fortsetzung der Veröffentlichung des Erweiterungsbaues vom Palais de Justice in Paris.

Unter den übrigen mitgetheilten Bauausführungen heben wir das Gefängniss von Lyon hervor, ein Gebäude, das auch in der äusseren konstruktiven Architektur sich vortheil- haft vor andren derartigen, im üblichen Gefängnisstil ausge- führten Bauten auszeichnet.

Sodann die neue Leder-Halle, eine grossartige, durch die Stadt Paris, von Bouchet ausgeführte Anlage, welche alle zum Lederhandel nöthigen Räumlichkeiten enthält. Bewunders- würdig ist die Schnelligkeit der Ausführung, die in 7 Monaten einen Flächenraum von fast 2 Morgen mit Gebäuden der ver- schiedensten Art, zum Theil mit grossen Konstruktionen, be- deckte. Die Gesamtkosten betrugen 1,800,000 Frs. Die Halle enthält:

1) das Verwaltungsbäude (von 450 □<sup>m</sup>) und die Maga- zine, im Souterrain, Erdgeschoss und in 2 Stockwerken um einen grossen glasbedeckten Hof angeordnet, mit einer Gesamt- Oberfläche von 7900 □<sup>m</sup>.

2) das Depot für frische Leder, mit den ausreichendsten Vorkehrungen für Reinigung und Ventilation versehen.

3) die glasbedeckte Verkaufshalle von 37<sup>m</sup>. Länge und 29<sup>m</sup>. Breite, mit daranstossenden Magazinen und Steuerge- bäuden. Zu bemerken ist, dass die Decken-Konstruktionen der Magazine in Holz ausgeführt sind, weil man schädliche Wirkungen von dem Kontakte des Eisens mit den Stoffen be- fürchtete. —

Wir müssen uns das Eingehen auf die in vorliegendem Hefte der Aesthetik und Archäologie gewidmeten, nicht be- deutenden Mittheilungen versagen und erwähnen nur unter den Aufnahmen alter Bauwerke und Details, die durchweg mit grosser Sorgfalt ausgeführt sind, mit besonderer Aner- kennung der Mittheilung von sehr schönen maurischen Eisen- arbeiten, wie sie bereits vor längerer Zeit uns von derselben Zeitschrift in ähnlicher Weise geboten worden ist. E.J.

## Architekten-Verein zu Berlin.

### Haupt-Versammlung am 4. Januar 1868.

#### Tagesordnung:

1. Aufnahme neuer Mitglieder.
2. Antrag des Bibliothekars über Beschaffung von Büchern und Photographien.
3. Beurtheilung und Abstimmung über die Monatskonkurrenzen.
4. Wahl der Ball-Kommission.
5. Wahl der Kommission zur Beurtheilung der Schinkel-Konkurrenzen.
6. Antrag des Hrn. Göbbels, betreffend die Erlangung von Korporationsrechten für den Verein.
7. Antrag des Hrn. Lucae in Betreff der Herausgabe von Monatskonkurrenzen.

Die Konkurrenz-Arbeit des Architekten Hasenauer (Museum für Wien) ist im Vereins-Lokale ausgestellt.

#### Bekanntmachung.

Zum Mai k. J. wird die hiesige Stadtbaumeister-Stelle, welche ein Gehalt von 1200 Thlr. einbringt, jedoch keine Privatpraxis zu- lässt, vakant.

Qualifizierte Personen, welche auf die Stelle reflektiren, werden eingeladen, sich in portofreien Briefen unter Vorlegung ihrer Zeug- nisse bis zum 10. Januar künftigen Jahres bei uns zu melden.

Dortmund, den 10. Dezember 1867.

#### Der Magistrat.

Für Wasserdichtmachen überschwemmter Kellerräume unter Garantie der Haltbarkeit empfehlen sich

M. Czarnikow & Co., Schwedterstrasse 263.

## Konkurrenzen.

Monats-Aufgaben im Architekten-Verein zu Berlin, zum 3. Februar 1868.

I. Ein Omnibus-Wartesalon zur Aufnahme von 20 Passa- gieren, für einen öffentlichen Platz.

II. In der Verlängerung einer frequenten Strasse soll der Kanal bei Berlin zur Passage für Fussgänger überbrückt werden, so dass beim höchsten fahrbaren Wasserstande die Kähne mit umgelegten Masten ungehindert durchfahren kön- nen und das in der Böschung angebrachte Bankett noch frei bleibt. Höchster Wasserspiegel 1½ Fuss unter dem Banquett, 8 Fuss unter dem Uferande; Böschung unten 2füssig, oben 1½füssig; Breite des Kanals einschliesslich der beiden Ban- ketts 54 Fuss.

Für das Schinkelfest am 13. März 1868 sind 6 Konkurrenz- Entwürfe aus dem Gebiete des Hochbaues und 4 Entwürfe aus dem Gebiete des Ingenieurwesens eingereicht worden.

## Personal-Nachrichten.

Der Professor Franz Reuleaux ist zum Direktor der Ge- werbe-Akademie in Berlin ernannt. — Dem Bau-Inspektor von Mor- stein zu Berlin ist die Wasserbau-Inspektorstelle zu Breslau ver- liehen worden. — Der Baumeister Suche zu Stettin ist zum Eisen- bahnbaumeister ernannt und bei der Oberschlesischen Eisenbahn zu Beuten O./Schl. angestellt worden.

## Offene Stellen.

1. Die Stadtbaumeisterstelle in Dortmund ist zum Mai d. J. neu zu besetzen. Näheres unter den Inseraten.

2. Ein Baumeister zur Bearbeitung von Entwürfen und zu Bauausführungen wird gegen 2½ Thlr. Diäten gesucht bei der Königl. Fortifikation zu Danzig.

3. Ein im Hochbau erfahrener, sowie im Zeichnen und Aqua- relliren gewandter Bauführer wird mit 1½ Thlr. Diäten zu en- gagiren gesucht. Meldungen beim Baumeister Grimmer, Spar- waldsbrücke 13, 3 Tr.

4. Ein Hilfsarbeiter zum Zeichnen und Entwerfen von Ge- bäuden wird gesucht. Näheres im Inseratentheile.

## Brief- und Fragekasten.

Hrn. O. M. in Gelnhausen. Ad 1. Ihrem Zwecke wer- den folgende Bücher am Besten dienen: Doehl's Repertorium des Baurechts und der Baupolizei, Berlin 1866—67; Jäschke, die preuss. Baupolizeigesetze und Verordnungen, 3. Aufl., Berlin, 1864; Grein, Baurecht nach den Vorschriften des allg. Landrechts etc., Berlin, 1863. — Von den Rönne'schen Werken sind keine neuen Auflagen erschienen. Ad 2. Die Baukreise in Preussen werden je nach ihrer Wichtigkeit von einem Kreisbaumeister oder einem Bau- Inspektor verwaltet, so dass also mit der Beförderung vom Kreis- baumeister zum Bau-Inspektor stets eine Versetzung verbunden ist.

Hrn. Dr. H. in Giessen. Ihre Offerte, uns über das Hes- sische Bauwesen zu referiren, nehmen wir mit bestem Dank an.

Beiträge mit Dank erhalten von den Herren H. in Altena, W. in Höxter, H. in Berlin, M. in Höxter, B. in Berlin, H. in Hannover.

Berichtigung: In No. 52 des Architekten-Wochenblattes auf Seite 507, 4. Zeile von oben, bittet man statt riesige Zinnen „reisige Zinnen“ zu lesen.

Gesucht wird ein Hilfsarbeiter für auswärts, der sehr gut zeichnen und Gebäude entwerfen kann, routinirt im Veranschlagen ist, womöglich Feldmessen, Niveliren und Eisenbahnbau versteht, der gute Schulkenntnisse hat und einen guten Brief schreibt. Diäten 1½ Thlr. Offerten unter X. 100 befördert die Exped. d. Zeitung.

Ein Bauführer wünscht sofort Hilfe von einem Kollegen, der in der Antike einige Fertigkeit besitzt. Rosenthalerstr. 1a. b. Bock

## „MOTIV“

Das Motiv feiert sein

## Weihnachtsfest

am **Sonnabend, den 18. Januar 1868** im neuen Konzerthaus, Leipzigerstrasse 48. Preis pro Billet incl. Abendessen 1 Thlr. Anfang 7 Uhr.

**Cementröhren und Kanäle** in allen Dimensionen liefern billigst **M. Czarnikow & Co.**, Schwedterstr. 263.

Für Anlage von **künstlichen Felsen, Kaskaden, Grotten und Aquarien** empfehlen sich

**M. Czarnikow & Co.**, Berlin, Schwedterstrasse 263

## Die Portland-Cement-Fabrik „STERN“ Toepffer, Grawitz & Co. in Stettin

empfiehlt den Herren Bau-Beamten, Bau-Unternehmern und Cement- Händlern ihr Fabrikat in bester Qualität und reeller Verpackung ganz ergebenst, und sichert die prompteste Ausführung der hiermit erbetenen gefälligen Aufträge zu.

Im Laufe des Januar 1868 wird im Verlage des Unterzeichneten erscheinen:

# Architektonische Erfindungen

von

Wilhelm Stier.

Zweites Heft.

Entwurf zur Wiederherstellung des Iustischer Landsitzes des Plinius.


1 Heft Text in 8°, nebst Atlas von 7 Kupfertafeln in Imp.-Folio, enthaltend Gesamt-Ansicht und Grundrisse der Villa, und die Ansichten und Durchschnitte der einzelnen Gebäudegruppen.

Preis 5 Thlr. 20 Sgr.

In den beiden ersten Heften dieses Werkes liegen die Entwürfe zur Wiederherstellung der Villen des Plinius fertig vor; die ferneren Hefte werden die übrigen grösseren Entwürfe Wilhelm Stier's, und zwar: den Winterpalast zu Petersburg, die vier Entwürfe zum Berliner Dom, das Ständehaus zu Pesth, das Athenäum zu München, das Rathhaus zu Hamburg, die Votivkirche zu Wien — umfassen. Die Publikation derselben ist so weit vorbereitet, dass ein schnelles Erscheinen mit Sicherheit zugesagt werden kann.

Hubert Stier in Berlin.

Wandleuchter von Schmiedeeisen.



**Ed. Puls**  
Schlossermeister  
und  
Fabrikant  
schmiedeeiserner  
Ornamente,  
BERLIN  
Mittelstrasse 47,

Ventilationsfenster



mit Glasjalousien.

**Ed. Puls**  
Schlossermeister  
und  
Fabrikant  
schmiedeeiserner  
Ornamente,  
BERLIN  
Mittelstrasse 47,

Wandleuchter von Schmiedeeisen.



liefert nach gegebenen oder eigenen Zeichnungen, bei prompter und koulanter Ausführung, zu soliden Preisen

**Antike und moderne Arbeiten von Schmiede-Eisen**, als Front- und Balkongitter, Wandleuchter, Kaminvorsetzer etc. in stilgetreuer Ausführung. **Hebemaschinen**, sicher und schnell arbeitend, zum Transport von Speisen, Wäsche, Brennmaterialien etc. durch alle Etagen. **Ventilationsfenster mit Glasjalousien** statt der gewöhnlichen Luftklappen, überall leicht anzubringen, ohne das Licht zu beeinträchtigen, sehr dauerhaft, bequem und bei jedem Wetter zu öffnen, welche für die Kgl. Charité, Lazarethe, Schulen etc. in grosser Zahl ausgeführt wurden. **Eiserne Weinlager** zu 500—1000 Flaschen, selbstthätige Sicherheitsschnepper für Rolljalousien, sowie alle **Bauschlosser-Arbeiten**.

**R. Riedel & Kemnitz**  
Ingenieure und Maschinenfabrikanten in Halle a. S.  
liefern **Warmwasserheizungen**  
(Niederdruck) für elegante Wohnhäuser, (ältere und Neubauten)  
Gewächshäuser, Bureaux, Schulen und Spitäler;  
**Luftheizungen**  
für Kirchen und andere grosse Räume.  
Pläne und Anschläge nach eingesandten Bauzeichnungen gratis.

**J. Flaeschner, Bildhauer**  
Berlin, Alte Jakobs-Strasse No. 11,  
empfiehlt sich zur Anfertigung von Modellen und Bauarbeiten.

**Spiegelglas** belegt und unbelegt,  
**Rohglas** in Stärken von 1 1/4", 1", 1/2",  
**Tafelglas**, französisches, belgisches und rheinisches Fabrikat  
in allen Dimensionen empfiehlt  
**B. Tomski**  
Berlin, Oranienburger-Strasse 45.

**Centrifugal-Pumpen**  
sowie Kolben-Pumpen jeder Art liefert die  
**Maschinenfabrik von MÖLLER & BLUM**  
Berlin, Zimmerstrasse 88.

INSTITUT FÜR WASSERLEITUNG, CANALISIRUNG, GASLEITUNG,  
WASSERHEIZUNG, DAMPFHEIZUNG.  
Grösstes Lager ENGLISCHER THONRÖHREN von 4-30 Zoll Diam.

**GRANGER & HYAN.**  
BERLIN, POSEN, CÖLN,  
Alexandrin-Strasse 23. Friedrichs-Strasse 30. Breite-Strasse 36a.

Wir empfehlen den Herren Architekten

## Elektrische Klingeln (Haustelegraphen)

nach unserm neuen, vereinfachten System, als: Glocken, Tableaux, Druck-, Zug- und Tretkontakte, Kontrollapparate, Vorrichtungen zum Schutz von Thüren und Fenstern gegen Einbruch etc.

Fabriken und allen grösseren Etablissements bieten unsere Apparate eine erleichterte Korrespondenz, Privatwohnungen einen grösseren Komfort; durch einen neu konstruirten Kontrollapparat allen Hôtels die korrekteste und sicherste Kontrolle ihres Dienst-Personals.

Neubauten, wie bereits bezogene Wohnungen, werden schnell und ohne Beschädigung der Tapeten eingerichtet.

Die Requisiten für äussere Ausstattung von der einfachsten bis zur elegantesten Einrichtung sind in unserer Fabrik ausgestellt. Preisverzeichnisse, Voranschläge und Anweisungen zum Legen der Leitung gratis.

Telegraphen-Bau-Anstalt von **KEISER & SCHMIDT** in Berlin, Oranienburger-Strasse 27.



# TELEGRAPH

Commandit-Gesellschaft auf Actien

**Levin & Co.**

Berlin, Wilhelmsstrasse No. 121.



Als vorzüglich bewährt empfohlen:

## Haus-Telegraphen

## Elektrische Uhren,

neuester Konstruktion mit kontraktlicher 10 jähriger Garantie für Leitungsfähigkeit und Dauer unseres präparirten Drathes, bei billigster Preisnotirung.

selbstthätig, ohne Drathleitung, für Zimmer und öffentliche Zwecke als Thurm- und Perron-Uhren. Eine Auswahl hiervon, sowie alle für Hausleitungen, Fabriken, Schulen, Krankenhäuser, öffentliche Institute erspriessliche Arten von Anlagen und der dazu gehörigen Apparate sind in unserem Ausstellungssaale zur gefälligen Ansicht aufgestellt.

## JOH. HAAG

Civil-Ingenieur

Maschinen- und Röhrenfabrikant

zu Augsburg

liefert

## Wasserheizungen

aller Art, mit und ohne künstliche Ventilation, für Wohnhäuser, öffentliche Gebäude, Gewächshäuser etc., sowie

## Dampfheizungen

Dampfkoch-, Wasch- u. Bade-Einrichtungen

Pläne und Anschläge nach eingesandten Bauzeichnungen, sowie Brochüren und jede Auskunft ertheilt gratis

Ingenieur Robert Uhl zu Berlin

Französische Strasse 67.

Die Lieferung und Verlegung von

## Röhrenleitungen

jeder Art und jeder Dimension übernehme ich zu billigen Preisen.

Dr. E. Müller, Ingenieur,  
Berlin, Jerusalemstrasse 30.

Die Herzoglich Braunschweigischen Steinbrüche in Sollinge liefern

## Geschliffene Flurplatten

aus röthlich grauem und weissem Sandstein (s. g. Wesersandsteinplatten), in vorzüglicher Schönheit und Dauerhaftigkeit.

Das Material, — Buntsandstein — in der Heimath schon seit mehr als 100 Jahren im Gebrauch und bewährt, hat sich durch vorzügliche Eisenbahnverbindungen auch in weiterer Ferne Geltung verschafft und konkurriert jetzt mit fast allen in Nord- und Mitteldeutschland vorkommenden ähnlichen Produkten. Die Stärkesortirungen sind 1/2 bis 1 Zoll für Etagen, 1 bis 2 Zoll für Parterreräume, 1 1/2 bis 2 1/2 Zoll für Perrons, Werkstätten u. s. w., 3 bis 4 Zoll für Trottoirs; die Grösse der Platten 1/2 bis 4 Quadratfuss. Der Preis ist 2 bis 4 Sgr. pro rhd., je nach Qualität und Stärke, das Gewicht 1 Kubikfuss = 145 Pfd.

Preislisten, Musterplättchen und sonstige Aufschlüsse stehen auf fre. Anfragen jederzeit zu Diensten.

## G. G. Wigand

in Vlotho a. d. Weser

Herzoglich Braunschweig-Lüneb. Stein-Faktorei.



Den verehrten Eisenbahn-Direktionen empfiehlt sich zum Bau vollständiger

## Telegraphen-Anlagen

sowie zur Lieferung von sämtlichen

## Telegraphen-Apparaten

die Telegraphen-Bau-Anstalt von WILH. HORN

in Berlin, Brandenburg-Strasse 45.

Kommissionsverlag von Carl Beelitz in Berlin.

Druck von Gebrüder Pickert in Berlin.

Hiermit beehre ich mich, einem verehrten Publikum, wie namentlich den Herren Baumeistern und Bauunternehmern zur Anlage von

## Heisswasserheizungen

mich ergebenst zu empfehlen.

Mein System empfiehlt sich vor allen anderen durch Billigkeit, Zweckmässigkeit und die Leichtigkeit, es allenthalben zur Anwendung zu bringen, namentlich auch in schon bewohnten Häusern.

Verschiedene Anlagen, die ich hier ausgeführt und die Referenzen der renommirtesten Architekten werden mir zur Empfehlung dienen. Aufträge von ausserhalb werden auf's Leichteste und Prompteste ausgeführt. Ansicht eines in Thätigkeit befindlichen Apparats im Comtoir: Behrenstrasse 36, parterre, oder in meiner Privatwohnung in Pankow, Berlinerstr. 8, woselbst auch nähere Auskunft ertheilt wird.

pr. J. L. Bacon

C. E. Cross.

## Die Steinhauer-Gewerkschaft

## P. Bachem & Co.

in Königswinter am Rhein.

Eigenthümer der besten hiesigen Steinbrüche, liefern Stenzelberger, Vogelskauler und Wolkenburger Trachit, Mendiger-, Hannebacher Basalt-Lava und Sandsteine etc. von verschiedener Gattung und Farbe, nehmen hierbei Bezug auf die Anzeige in Jahrg. I, No. 10, Seite 91 des Architekten-Wochenblattes.

## Boyer & Consorten

in Ludwigshafen am Rhein.  
(patentirte Calorifères - Heizungen)

empfehlen sich zur Einrichtung von

## Luftheizungen

neuesten Systems, zur Erwärmung von Kirchen, Schulen, Bahnhöfen, Fabriken, Hospitälern, Kasernen, Wohngebäuden, Theatern, Malzdarren, Saamen-Klengen, Trockenanstalten u. s. w., fertigen auf einzusendende Pläne Kostenvoranschläge.

Zur Anfertigung von

## Thurmuhren

Stationsuhren und Läutewerken

empfehlte sich

## C. RÖSSNER

Berlin, Kommandanten-Strasse 45.